

Plano Piloto de Brasília: O vazio das Entrequadras e o abandono do sujeito

BELO FERREIRA, Ronald. Urbanista. Doutor, Pós-Doutor e Especialista em Circulação Urbana pela Universidade de Brasília (UnB).
Professor e pesquisador do UniCEUB/DF.
E-mail: ronibello@gmail.com

Resumo

As Entrequadras comerciais e institucionais provavelmente sejam a parte mais alterada e descaracterizada do Plano Piloto de Brasília. Problemática esta que se insere em um contexto crítico da subversão dos usos, frente a uma rígida setorização de atividades, associada às intempéries das pressões do capital imobiliário e comercial. Uma situação complexa de difícil controle, que exige cautela frente ao desconhecido do que poderá resultar, considerando as exigências da caracterização do Conjunto Tombado, e a impossibilidade de um retorno às configurações anteriores.

Considerando as alterações dos espaços comerciais, adaptados segundo uma sucessão de legislação específica ou ocupações irregulares, mas sempre segundo uma pressão empresarial para atender a um mercado consumidor, constata-se na grande maioria dos Comércio Locais, a predominância de ambientes isolados, sem fluxo ou permanência de pessoas, redundando em ambientes de solidão e sem vida urbana cotidiana.

O propósito desta análise é avaliar a situação atual destes espaços comerciais para aventar considerações que possam contribuir na elaboração de diretrizes, para as futuras ocupações das Entrequadras Institucionais, no sentido de se evitar os equívocos que ora constatamos nas Entrequadra Comerciais.

Palavras-chave: Entrequadras, solidão urbana, prioridade do sujeito.

Introdução

A cidade é a mais fantástica criação humana plasmada, ao longo de séculos, pelo conhecimento acumulado sobre relações sociais e tecnologias. O aprendizado humano propiciou o surgimento de processos criativos e, segundo o lugar geográfico, permitiu selecionar sítios físicos, técnicas construtivas e formas multifacetadas, para o viver

coletivo de diferentes grupos sociais. Com o conhecimento foi possível desenvolver uma organização comunitária, com definições de papéis desempenhados por todos os membros de um agrupamento social. Os câmbios foram se sucedendo em várias mutações, nos espaços e nas relações humanas, promovidas pela junção da cultura com a civilização. Aprendemos a conviver com diferentes individualidades de nossos semelhantes, mas principalmente a manter a nossa própria. Essas relações foram se materializando em diferentes formas, ou configurações urbanas, estruturadas em uma grande diversidade de cenários minimamente adaptados, para permitir nossa existência nas cidades.

A última dessas mutações foi a Revolução Industrial, associada a uma inusitada urbanização, que induziu inúmeras alterações na forma da cidade e nas relações sociais, culturais, econômicas e políticas de seus habitantes. O surgimento do Capitalismo, um novo sistema de produção econômica, desencadeou transformações no urbano jamais vista na história da cidade, consequência da união inédita do capital com as tecnologias. Significou uma revolução diferenciada e promissora para o processo produtivo da época. As alterações nas relações socioeconômicas incidiram diretamente na produção de espaços urbanos diferenciados, para atender às necessidades de habitar, trabalhar e circular de classes sociais emergentes, oriundas das alterações promovidas pelas novas formas produtivas. As mudanças na configuração das cidades foram lentas, nos primórdios da urbanização, devido ao desconhecimento sobre as diferentes manifestações do urbano e, por um longo tempo, a cidade amargou desilusões, desconfortos, desalentos e epidemias, suscitando especulações, elaboração de várias teorias e utopias, muitas divagações sobre novas e possíveis formas de viabilizar o urbano. (BENEVOLO, 1994)

A produção de estudos teóricos para solucionar a problemática urbana da era industrial/capitalista é vasta, mas a Cidade Jardim de Howard e a Cidade Funcionalista do CIAM são as referências mais importantes e interferentes, para a formatação das estruturas urbanas contemporânea.

A proposta de Ebenezer Howard consta de sua obra “Garden Cities of Tomorrow” de 1903, configurava vários núcleos urbanos entre áreas de produção agrícolas, inter-relacionadas por vias e ferrovias, e referenciadas a um núcleo centralizador. As proposições da Cidade Jardim resultaram numa tentativa utópica e formalista de equilíbrio ecológico para a aridez industrial. Mas, nos últimos tempos, as propostas para a

cidade sustentável, com forte apelo a um equilíbrio ecológico, contextualizaram as propostas de arborização para áreas urbanas.

A Cidade Funcionalista foi um manifesto urbanístico, mais conhecido como a Carta de Atenas, resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna - CIAM, realizado em Atenas em 1933. As ideias desse congresso foram largamente influenciadas pelos escritos de Le Corbusier, principalmente seu livro “Ville Radieuse”, de 1930. Consta desse manifesto as propostas de setorização, entendida como a solução para os problemas de incomodidades entre os usos, associadas à introdução de técnicas rodoviárias, uma alternativa favorável para a hierarquização de fluxos motorizados de passagem e de distribuição, estabelecendo-se uma circulação veicular totalmente independente dos edifícios. (LE CORBUSIER, 1971).

Essas ideias viriam a se configurar no Paradigma Modernista, como soluções aparentemente milagrosas para os problemas da cidade pós-industrial. O tempo se encarregaria de mostrar que a aplicação de tecnologia para viabilizar o urbano, sem referências ao meio ambiente e à escala humana, traria consequências graves para as relações socioculturais. Redundariam em soluções simplistas, limitadas a uma segregação de atividades e a estruturas urbanas rodoviaristas. Consequentemente, as expectativas de soluções para as propostas do urbanismo funcionalista resultariam, ao longo do tempo, apenas em uma estética formalista para a paisagem dos espaços urbano, mas estéril para as relações humanas. (BELO FERREIRA, 2012)

Lucio Costa no fechamento do relatório do Plano Piloto de Brasília, sucintamente, define sua proposta como a “capital aérea e rodoviária; cidade parque” (COSTA, 1956, pg 34) os elementos definidores de sua configuração urbana. A implantação dessas diretrizes passou a caracterizar a cidade pela predominância de áreas livres arborizadas e a marcação rígida de sua estrutura viária. A esses elementos, e como uma referência determinante e obrigatória, foi agregada a setorização de usos.

Dentre os elementos citados, a predominância da “cidade parque” é o que mais embasa a configuração urbana do Plano Piloto. As áreas livres e arborizadas, que definem os espaços livres, também emolduram sua monumentalidade. A associação desses vazios urbanos, com a imponência da arquitetura modernista, scandalizou o mundo por ocasião de sua inauguração, e continua sendo admirada por todo tipo de gente que por aqui aporta: pesquisadores, turistas, brasileiros, estrangeiros. Mas, principalmente os fotógrafos

que continuam a perpetuar com suas imagens, a plasticidade de suas construções, associada aos contrastes com a vegetação, o entardecer, as alvoradas, luars, a limpidez do céu e a sempre presente luminosidade do sol.

A setorização de atividades determinou a grande problemática dos deslocamentos para os habitantes do Plano Piloto e do Distrito Federal. As distâncias marcantes entre os lugares de interesses obriga a necessidade do transporte motorizado individual ou coletivo. Para viabilizar a mobilidade dos motorizados, e mais precisamente os privados, desde a inauguração da cidade as obras rodoviaristas representam os feitos mais importantes e marcantes das administrações distritais, como a criação de novas vias, pontes, viadutos e o aumento da capacidade daquelas existentes. Implica numa sequência marcante do rodoviarismo e um crescente abandono do sujeito. Isto porque não existe uma agenda que contemple obras para a qualificação de praças, parques, avenidas e calçadas que permitam um convívio comunitário.

Os afastamentos e distâncias entre os pontos de desejo, agregada à solidão dos espaços vazios, esgota as possibilidades para a circulação de pedestres no atendimento aos afazeres do cotidiano, ou como um ato de fruição contemplativa, ou ainda, pelo mero desejo de estar em espaços qualificados para o convívio e circulação de pedestres. Os deslocamentos a pé praticamente não existem em muitos setores do Distrito Federal. O menor índice é do Lago Sul com 0,55%, o maior é do Paranoá com 55,17%, e a média do DF é de 27,83% (CODEPLAN, 2000). A solidão marcante dos espaços públicos retratada nestas estatísticas indica uma situação paradoxal e conclusiva sobre o sujeito: andar a pé é um luxo ou tem conotações proibitivas na maioria das áreas urbanas do Distrito Federal.

A constituição dos espaços públicos comunitários, enquanto elementos indutores e suporte para as relações humanas estão diretamente relacionados com a produção da qualidade dos espaços urbanos. É um processo complexo, que impõe condicionantes do planejamento urbano para sua consecução, justamente por envolver os direitos sociais, culturais, econômicos e políticos, o diálogo com a comunidade, ou o modo democrático como deve ser conduzida a formação da cidadania. Este é um processo ausente na maioria das cidades brasileiras. (BELO FERREIRA, 2012)

No planejamento modernista constatamos a existência de espaços urbanos vazios sem circulação de pedestres, desconstituídos, oriundos do planejamento setorizado, ou vias construídas para dar suporte ao rodoviarismo, ou aqueles estereotipados, carimbos

sem uma configuração ou programação de atratividades. Esses espaços desqualificados, e sem atrativos para as pessoas, e por isso mesmo sem uma apropriação por parte da comunidade, aos poucos vão se degradando até se tornarem os espaços do *real solidão*, palco da exclusão social e de atividades socialmente marginais. (BELO FERREIRA, 2012)

Procedimentos Metodológicos

Para este estudo, a abordagem das Entrequadras teve os seguintes procedimentos:

- Revisão bibliográfica para problematizar a realidade a ser abordada.
- Pesquisa junto ao GDF para coleta da legislação específica, plantas e as normas relativas à Entrequadra Comerciais e Institucionais.
- Pesquisa de campo com vários percursos nas Entrequadra e Superquadras Norte e Sul, para verificar a existência, ou não, de espaços favoráveis ao convívio e aqueles estagnados sem permanência ou circulação de pessoas e potencializados para atividades socialmente marginais.
- Análise do desempenho da gestão urbana referente à promoção de planejamento com participação comunitária, implantação e manutenção de obras qualificadas nos espaços pesquisados.

Com essas informações sistematizadas, os espaços das Entrequadras foram analisados considerando que o convívio social, a prática do desenvolvimento da cultura, o exercício do imaginário, se constituem nas bases promotoras da cidadania, ascensão social, econômica e cultural de uma comunidade. Essas práticas possibilitam a construção da subjetividade, por meio dos registros da realidade humana no sujeito, permitida pelas simbolizações oriundas do afeto social e comunitário. (LACAN, 2005). A interação entre as pessoas pode promover um reconhecimento de si própria nos outros, gerando consciência, ações e reivindicações comunitárias (RICOEUR, 2006). Dessa forma tem-se a expectativa de um desenvolvimento civilizatório com base na estruturação da cultura.

A Unidade de Vizinhança enquanto proposta urbana

O ano de 1902 ficou marcado pelo início da produção em larga escala de automóveis pela Oldsmobile. Posteriormente foi aperfeiçoado pela Ford, em 1914, com um resultado surpreendente, onde os carros saíam da linha de produção oito vezes mais rápidos, em relação ao anteriormente estabelecido. Foram procedimentos tão bem

sucedidos que um Modelo T poderia ser adquirido em até quatro vezes, por qualquer trabalhador da linha de montagem da empresa. (GEORGANO, 2010).

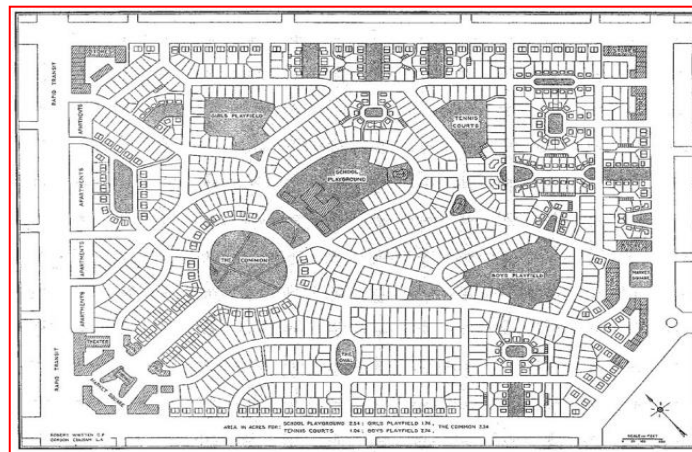
A disseminação do uso do automóvel significou para a cidade, a reformulação dos espaços públicos com a segregação de áreas para de circulação de veículos e pedestres, resultando em privilégios para a circulação motorizada. Posteriormente, com a expansão das cidades, foi necessário mais alterações com as cirurgias urbanas, para aumentar a capacidade e eficiência dos espaços de circulação motorizada. Para tanto, foram utilizadas as técnicas rodoviárias, como vias expressas, viadutos, túneis, pontes que podiam vencer as adversidades topográficas e sobrepor os cursos d'águas. Nas áreas urbanas preexistentes foram criadas as calçadas, para a segregação de pedestres, e nas novas áreas urbanas, o planejamento já promoveu privilégios para os autos. As calçadas poderiam ser suprimidas, ao longo das vias expressas, como nas rodovias, pois a circulação de pedestres deveria ser evitada, ou segregada em níveis diferentes, por questões de segurança, prevenção de acidentes e um melhor desempenho da circulação dos modos motorizados. (BELO FERREIRA, 2012)

Até os dias atuais, o automóvel continua sendo o maior êxito econômico da sociedade industrial de consumo. É o causador da ocupação majoritária dos espaços de circulação urbana, que suscitou diferentes posições, a favor e contra, do seu emprego como meio de transporte na cidade. Esse desconforto fomentou o surgimento de várias propostas, com configurações urbanas adaptadas para um equilíbrio entre circulação motorizada e não motorizada. As referências mais significativas tiveram início com as Unidades de Vizinhaça, que evoluíram para os atuais condomínios urbanísticos e edifícios fechados. Ao longo desse percurso surgiram várias posições opostas a esses modelos, como as críticas de Jane Jacobs, em 1960, direcionada ao espraiamento de núcleos habitacionais atendidos por Estradas Parques, concebidas por Robert Moses. (JACOBS, 2000). Mais recentemente tivemos as *cidades sustentáveis*, (LEITE, 2012) com proposições focalizadas na preservação ambiental, as *cidades inteligentes* (LEITE, 2012), com forte apelo à capacidade das pessoas, comunidades e a gestão urbana de absorverem tecnologias para viabilizar o urbano e, ainda, a *cidade para pessoas*, (GEHL, 2013) com proposições para um desenho urbano com prioridade para a escala humana.

A ideia de Unidade de Vizinhaça é atribuída ao Urbanista Clarence Arthur Perry, que em 1929 elaborou essa proposta para um plano de Nova York. A concepção

dessas unidades considera as relações sociais como o princípio norteador e fundamental para sua configuração. Foi criada para ser uma área habitacional capaz de propiciar a seus moradores autonomias nas suas necessidades cotidianas, com equipamentos de comércio de bens e serviços e institucionais, inseridos nos limites dessa área residencial. As especificações das atividades de uso coletivo tinham na escola o foco gerador do conjunto de equipamentos de uso público comunitário, com o objetivo de se restabelecer as relações sociais perdidas com as transformações da vida urbana. Considerava uma hierarquia viária, com vias locais, internas à Unidade de Vizinhança, e outras vias para o tráfego de passagem, localizadas fora dos limites da unidade. (Ver Figura 01).

Figura 01 – Unidade de Vizinhança segundo Clarence Arthur Perry. Nova York, 1929.



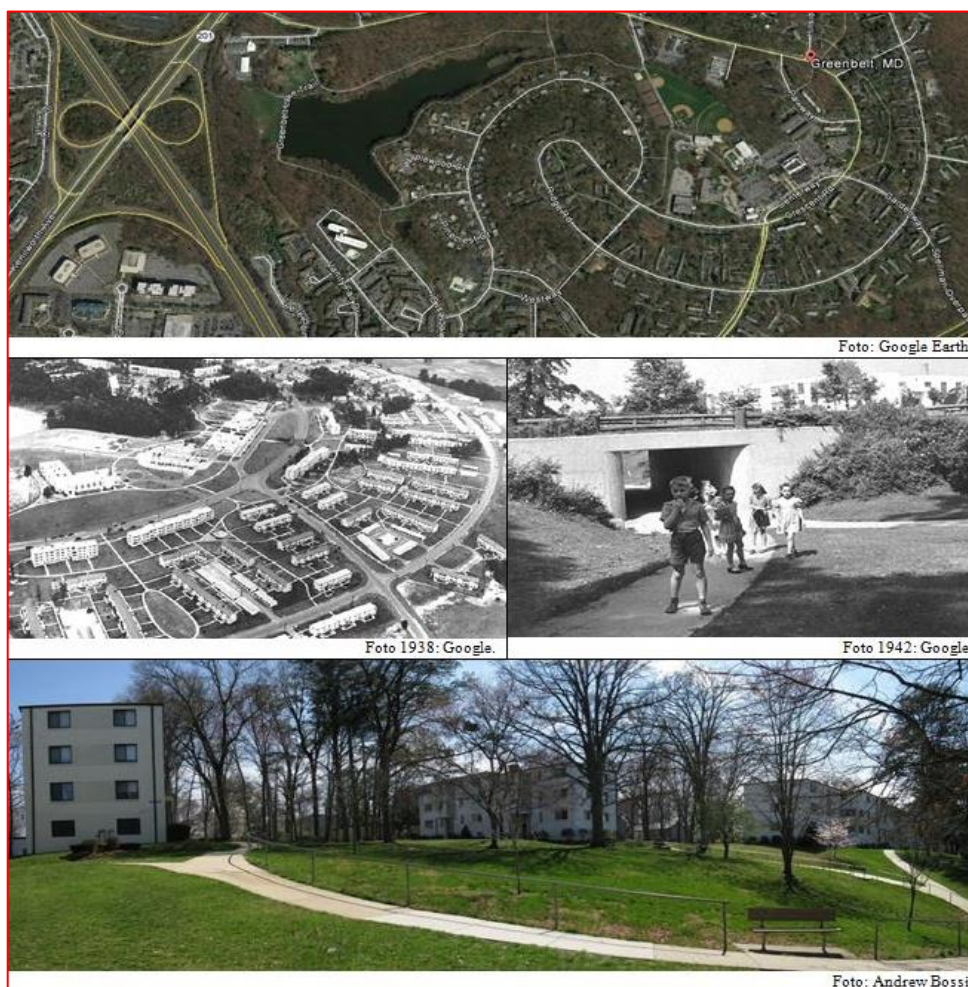
A proposta de Perry, exemplificada na Figura 01, tinha como princípio, as seguintes referências básicas (BARCELLOS, 2001):

1. Tamanho. Uma unidade de vizinhança deve promover habitações para aquela população a qual uma escola elementar é comumente requerida, sua área depende da densidade populacional.
2. Limites. A unidade de vizinhança deve ser limitada por todos os lados por ruas suficientemente largas para facilitar o tráfego, ao invés de ser penetrada pelo tráfego de passagem.
3. Espaços públicos. Um sistema de pequenos parques e espaços de recreação, planejados para o encontro e para as necessidades particulares da unidade de vizinhança devem ser providenciados.
4. Áreas institucionais. Locais para escolas e outras instituições tendo a esfera de serviço coincidindo com os limites da unidade de vizinhança, devem ser adequadamente agrupadas em lugar central comum.
5. Comércio local. Um ou mais locais de comércio adequados à população devem ser oferecidos de preferência, na junção das ruas de tráfego e adjacentes a outro similar comércio de outra unidade de vizinhança.
6. Sistema interno de ruas. A unidade deve ser provida de um sistema especial de ruas, sendo cada uma delas proporcional à provável carga de tráfego. A rede de ruas deve ser desenhada como um todo, para facilitar a circulação interior e desencorajar o tráfego de passagem.

Várias propostas e implantações de novas cidades, considerando as ideias de Unidade Vizinhança de Perry, foram construídas tanto nos Estados Unidos como em alguns países da Europa, no período de reconstrução das cidades destruídas pela II Guerra. Apresentamos para uma breve análise as cidades de **Greenbelt**, fundada em 1937, e localizada no Estado de Maryland, nos Estados Unidos; **Pendrecht**, fundada em 1948, localizada em Rotterdam, na Holanda; e **Harlow**, fundada em 1947, localizada no Condado de Essex, na Inglaterra. (Ver Figuras 2, 3 e 4).

A construção de novos aglomerados urbanos nos Estados Unidos foi guiada pelo espraiamento, uma nova forma de morar longe dos conflitos das cidades tradicionais. A especulação capitalista qualificou os subúrbios, com novas áreas habitacionais e comerciais, franqueadas para a utilização do automóvel, agora sem conflitos com os pedestres como idealizados por Perry. A ligação dos novos núcleos com a cidade poderia ser feita pelas estradas parques, como concebidas por Robert Moses. (Ver Figura 2).

Figura 2 – Greenbelt, áreas habitacionais e passagens em níveis para pedestres.



Na tentativa de se encontrar alternativas, para a reconstrução das cidades destruídas na Europa do pós-guerra, algumas propostas semelhantes aconteceram com várias experiências práticas e discussões teóricas. Tiveram como partida o CIAM IX, realizado em Aix-en-Provence, França em 1953, agora liderada por jovens arquitetos que formavam o Team 10. As preocupações se voltavam para a escala local, depois de críticas às posições modernistas que focalizavam a cidade prioritariamente na escala macro. Com essas posições foram reparadas os danos deixados pela guerra, com a construção de grandes áreas habitacionais. (ESKINAZI, 2014). São exemplos os projetos implantados na Holanda pelo grupo Opbouw, como Pendrecht (1948-1953) e Alexanderpolder (1953-1956), liderados por Jacob Bakema ambos em Rotterdam. (Ver Figura 3).

Figura 3 – Pendrecht, áreas habitacionais e comerciais.



Nesses projetos constava o quarteirão urbano, uma das situações temáticas discutidas pelo grupo. O esquema era composto pelo agrupamento de diferentes unidades habitacionais coletivas, para uma variedade social de tipos e tamanhos de famílias pudesse conviver em um mesmo espaço comunitário. Um agrupamento dessas unidades

habitacionais, geralmente de seis a dez, formava uma unidade de vizinhança, dotada de escola, área de lazer e comércio. As unidades de vizinhanças eram delimitadas por uma faixa arborizada, que no seu conjunto definiam a escala do bairro. Com essa formatação, o grupo Opbouw entendia que a unidade habitacional era reconhecida como uma criação arquitetônica e social. Entendiam ser um modo de se conceber e organizar os espaços para habitação, referenciada na ideia do quarteirão aberto, ou uma nova maneira como a comunidade poderia expressar suas individualidades por meio de relações sociais, em espaços disponíveis para o convívio comunitário. (ESKINAZI, 2014)

A experiência inglesa com as novas cidades é a mais divulgada porque tiveram estudos e planejamento sistematizados. Foram implantadas em diferentes épocas e etapas de construção, acompanhadas de críticas e autocorrekções, além de terem sido largamente discutidas em apresentações nos congressos dos CIAMs. As propostas para as *New Towns* são referenciadas genericamente na *cidade jardim* de Howard, mas as configurações urbanas de todas elas em muito se assemelham com as novas cidades americanas e holandesas, no que se refere à setorização de usos, técnicas rodoviárias de circulação e predominância de áreas livres e arborizadas. Ver Figura 4.

As críticas ao urbanismo funcionalista foram oficialmente declaradas no CIAM VIII, realizado em Hoddesdon, Inglaterra em 1951, quando foi reconhecido o fracasso da “Carta de Atenas”. A agenda do encontro seria uma abordagem para o *Centro Urbano*, mas os congressistas estavam tão despreparados, que no relatório final não houve acréscimos para os temas que seriam discutidos. Faziam parte deste congresso jovens arquitetos descontentes com o apregoado pelo urbanismo funcionalista. Como preparação para o próximo congresso, se reuniram em Doorn, Holanda em 1954, e elaboraram o “Manifesto de Doorn”, um dos primeiros escritos dos Team 10, como passaram a ser conhecido esse grupo de jovens arquitetos dos CIAMs. (BARONE, 2002).

No CIAM IX, realizado em Aix-en-Provence, França em 1953, tinha como agenda a *Carta do Habitat*, que substituiria a Carta de Atenas, mas não chegou a ser redigida. As críticas ao funcionalismo ficariam mais extremadas, agora entre os antigos participantes e os novos membros composto pelos jovens arquitetos do Team 10. As críticas feitas, principalmente pelo casal de Arquitetos Allison e Peter Smithson, tinham como referência as propostas para as *New Towns* nos subúrbios de Londres, classificados por eles como espaços sem identidade, sem vida urbana, sem alma. (Ver Figura 4)

Figura 4 – Harlow, áreas habitacionais e comerciais.



O Grupo dos Team X apresentaram novas possibilidades formais para o urbano, considerando a vitalidade das ruas tradicionais, uma aproximação com as ciências humanas como a antropologia, sociologia e a psicologia, tendo como referência a realidade e a maneira popular de ser da vida urbana. Listaram cinco conceitos urbanos: associação, identidade, crescimento, mobilidade e formas específicas para diferentes atividades. Uma nova ótica de ver a cidade a partir das relações humanas, manifestadas pela circulação e contato das pessoas nas ruas, permanência em espaços de convivência, relações de vizinhanças, dentre outros, como observadas nas cidades tradicionais. Representou o abandono da maneira funcionalista de ver a cidade, promovida pelo modernismo, por outra humanista e fundamentada na cultura. (FELICIANO, 2009)

O CIAM X, realizado em Dubrovnik, Croácia em 1956, foi totalmente dominado pelos membros do Team X, que se afirmaram como grupo dominante e, por esse motivo, é considerado por alguns, o último dos CIAMs. Tentaram mais uma vez redigir, sem sucesso, a *Carta do Habitat*. Desconstituíram o homem ideal, representado pelo *Modulor*,

concebido por Le Corbusier. Em seu lugar foi colocado o homem real inserido em uma comunidade, considerada agora, em um contexto de complexidade. (JACQUES, 2003)

A polêmica gerada entre questões de singularidade e diversidade mostrou as dificuldades de se criar procedimentos genéricos e internacionalmente aplicáveis, como o proposto pela Carta de Atenas e os CIAMs, comprovadas pelas tentativas de redação frustradas da *Carta do Habitat*. Contra os excessos de racionalidade, funcionalidade por meio de setorização de funções, generalidade, impessoalidade proposta pelo modernismo, eles propunham a identificabilidade, individualidade e diversidade do ser humano real, possível de se observado em uma heterogeneidade das pessoas que circulam nas ruas das cidades tradicionais, atreladas a uma complexidade da vida cotidiana e comunitária. Situações como estas promoveram o fim dos CIAMs, decretado na última reunião realizada em Otterloo, Holanda em 1959. (JACQUES, 2003)

As críticas mais contundentes ao funcionalismo, entretanto, partiriam de Theodor Adorno filósofo vinculado à Escola de Frankfurt no artigo *Funcionalismo Hoje*, publicado em 1967. Para o autor, “a arquitetura não é apenas autônoma, mas também atada a funções, ela não pode simplesmente negar os homens tais como são; (...) não foi por mero acaso que Le Corbusier inventou protótipos humanos. Os homens vivos, ainda os mais retrógrados e convencionalmente acanhados, têm direito à satisfação de suas necessidades, mesmo quando são necessidades falsas”. E, enfatiza, quando a necessidade se submete ao funcional, fica vinculado a um determinado tempo, a um período de validade e, como é inevitável a mudança do presente, o funcional perde o sentido de ser, perdendo também, a finalidade de atender ao homem, para atender apenas ao lucro. O ornamento, uma representação aclamada pela História da Cidade, foi retirada da Arquitetura, por estabelecer similitudes com a moralidade capitalista do trabalho, onde prazer é entendido como um desperdício de energia. (ADORNO, 1967 pg 8).

As três propostas apresentadas são bem diferentes do desenho labiríntico apresentado por Perry, embora apresentem as diretrizes da Unidade de Vizinhança. Mas, as interferências dos CIAMs são marcantes, no que se refere à setorização de usos comerciais e comunitários dentro das áreas habitacionais, edifícios soltos e embasados por extensas áreas arborizadas, baixas densidades, aplicação de técnicas rodoviárias nas estruturas de circulação e espaços livres sem qualificação para o convívio comunitário. Essas tipologias do urbanismo e arquitetura guardam similitudes com as o Plano Piloto de Brasília.

Superquadras e Unidade de Vizinhança em Brasília

A Unidade de Vizinhança, proposta por Lucio Costa para Brasília, manteve os mesmos princípios das cidades americanas e europeias, (Perry/CIAM), mas inovou em sua formatação, com a introdução da *Superquadra*, que agrupadas em quatro comporiam a parte predominantemente residencial de uma Unidade de Vizinhança. Cada Superquadra teria 280x280m, além de 20m de faixa verde circundante, denominada área *non aedificandi*, destinada ao plantio em renque de árvores de grande porte. As atividades complementares como comércio, institucionais, lazer, cultura, educação e templo, foram localizadas nos limites das Superquadras, junto às vias secundárias ou faixa verde, e nas Entrequadras, espaços criados para atividades institucionais localizados entre as Superquadras. A população prevista para cada Superquadra seria de três mil habitantes, disposta em onze blocos com seis pavimentos cada, perfazendo um total de doze mil habitantes para cada Unidade de Vizinhança. Com essa combinação, a proposta de Lucio Costa, aumentou significativamente a área e a densidade habitacional, considerando que as similares europeias e americanas apresentavam entre três a quatro mil habitantes. (ESKINAZI, 2014). Consequentemente, a proposta para Brasília, ficou mais complexa.

A configuração da Unidade de Vizinhança para Brasília contemplou um aumento da densidade populacional, a diversidade na espacialização e localização das atividades complementares, no atendimento ao cotidiano das pessoas, na expectativa de uma convivência e integração entre os moradores das Superquadras. (Ver Figura 5).

Figura 5 – Croqui de Lucio Costa e o projeto da Unidade Vizinhança em Brasília



Essa expectativa ainda não pôde ser concretizada por motivos políticos-administrativos, manifestado pela inércia da quase totalidade das administrações

governamentais subsequentes, e pela forma como foram concebidas as Entrequadras Comerciais e Institucionais:

- Desinteresse governamental em ocupar as entrequadras com atividades culturais, no atendimento à proposta do Plano Piloto, o descaso daquelas existentes, como a ociosidade do Cine Brasília sem uma programação cultural como se verificou em épocas passadas, e o fechamento da Fundação Biblioteca Nacional, localizada na EQS 506/507.
- As pressões do capital empresarial para alteração das normas de usos e ocupação, que permitiu alterações nos lotes e ocupações com atividades incompatíveis, ou sem interesse para a escala local e comunitária, mas, principalmente, não adequadas com o tamanho dos lotes.
- A setorização de usos, uma característica da cidade e favorável ao isolamento social, por não propiciar uma sobreposição de atividades e uma continuidade associativa ou complementar entre os usos. Como resultado, o território foi ocupado com atividades soltas, sem contiguidade com espaços complementares qualificados e favoráveis ao convívio social.

Os projetos urbanísticos para as Unidades de Vizinhança do Plano Piloto de Brasília não tiveram alterações significativas ao longo do processo de implantação das Superquadras, apenas a racionalização do traçado viário local, e a disposição dos blocos residenciais e institucionais. Exceção feita ao projeto implantado para a SQS 207, que apresenta um anel viário circundante, blocos quadrados e uma grande área livre central.

Desde o princípio, na época das inaugurações, que a solidão é um compasso permanece no cotidiano da cidade. Algumas explicações fugazes, como as diferentes origens culturais, os costumes dos primeiros habitantes e a falta de esquinas, foram justificativas que não se sustentaram ao longo do tempo, principalmente porque as práticas do isolamento tiveram continuidade entre aqueles já nascidos no Distrito Federal. As explicações estariam em outras instâncias, e não relacionadas com a cultura das pessoas que inicialmente vieram para construir Brasília.

Por ocasião da primeira visita histórica ao local da futura capital do Brasil, em 02 de outubro de 1956, Juscelino Kubitschek escreveu no Livro de Ouro da futura capital, uma frase que se tornaria célebre, e posteriormente gravada em um mural do Palácio do Planalto e no Museu da Cidade, na Praça dos Três Poderes:

“Deste planalto central, desta solidão em que breve se transformará em cérebro das mais altas decisões nacionais, lanço os olhos mais uma vez sobre o amanhã do meu país e antevejo esta alvorada com uma fé inquebrantável e uma confiança sem limites no seu grande destino.” (KUBITSCHKE, 1956).

Em outro momento, a escritora Clarice Lispector escreveu uma crônica com suas impressões, depois de passar cinco dias em Brasília:

“(...) A criação não é uma compreensão, é um novo mistério. – Quando morri, um dia abri os olhos e era Brasília. Eu estava sozinha no mundo. Havia um táxi parado. Sem chofer. – Lucio Costa e Oscar Niemeyer, dois homens solitários. (...) – Não chorei nenhuma vez em Brasília. Não tinha lugar. – É uma praia sem mar. (...) – Uma prisão ao ar livre. (...) Vou embora para os meus outros crimes, os que Deus e eu compreendemos. Mas sei que voltarei. Sou atraída aqui pelo que me assusta em mim. – Nunca vi nada igual no mundo. Mas reconheço esta cidade no mais fundo de meu sonho. O mais fundo de meu sonho é uma lucidez. (...) – É urgente. Se não for povoada, ou melhor, superpovoada, outra coisa vai habitá-la.” (LISPECTOR, 1964, pg 162-167).

O enfoque do presente texto, entretanto, é analisar a forma das Entrequadras associada à permanência e circulação de pessoas nesses espaços, e posteriormente, fazer uma avaliação formal relacionada com a qualidade de vida urbana.

Listamos, a seguir, as principais alterações nas Normas de Edificação Uso e Gabaritos – NGB dos Comércios Locais, que mais contribuíram para as modificações no conjunto urbanístico desses espaços:

- Inversão da frente dos lotes para os estacionamentos da via motorizada dos Comércios Locais da Asa Sul.
- Extensão das atividades permitidas “em atendimento à escala residencial”.
- Criação dos lotes RUV – Restaurante Unidade Vizinhaça, nas cabeceiras dos CLS 100 e 200, nas proximidades da rótula. Um lote adicional, com área mais apropriada a destinação de restaurantes.
- Extensão das atividades permitidas para os RUV e os lotes destinados a Suprmercado para outras atividades “em atendimento à escala residencial”.
- Alteração nos gabaritos dos Comércios Locais da Asa Norte, passando de térreo e sobreloja para subsolo, térreo, sobreloja e primeiro pavimento, os quatro pisos com unidades imobiliárias independentes.
- Aumento da área dos lotes nos Comércios Locais da Asa Sul.

Essas alterações foram resultados das pressões do capital empresarial e imobiliário, tanto na Governadoria como na Assembleia Distrital. Tiveram início a partir da emancipação política do Distrito Federal e a formatação da Câmara Distrital, diluídas ao longo das sucessivas administrações do Executivo e do Legislativo Distritais.

Com o tempo, estas modificações promoveram as ocupações irregulares de áreas públicas, incluindo-se aquelas destinadas à circulação de pedestres, e o aumento na demanda por vagas de estacionamento. Estas ocupações desfiguraram a concepção

urbanística e arquitetônica dos Comércios Locais seja pela área ou forma da expansão, mas principalmente, pela precariedade do material empregado, promovendo uma descaracterização de áreas importantes da cidade, eleita Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO, tombada pelo IPHAN e, o mais signifiante, a sede da Capital da República. Uma mácula irreparável, por estampar espaços degradados, estagnados e desagradáveis para a permanência e circulação de pedestres. Uma ação cega e predatória.

Apresentamos, a seguir, algumas imagens das calçadas dos Comércios Locais da Asa Sul e outras internas às Superquadras. Estas imagens fazem parte do resultado da pesquisa, que contemplou vários percursos, análises e avaliações de várias Unidades de Vizinhança, na parte norte e sul da cidade. (Ver Figura 6, 7).

Figura 6 – Isolamento nos Comércios Locais da Asa Sul



Calçadas dos Comércios Locais Sul

Foto: RBelo

Na Figura 7 são apresentadas, em complemento, outras imagens no interior das Superquadras Sul, mostrando diferentes espaços de uso cotidiano da comunidade, como a setorização da circulação de pedestres e motorizados, os estacionamentos localizados perto dos blocos residenciais e as ocupações dos pilotis.

Figura 7 – Isolamento em diferentes espaços nas Superquadras Sul



Percursos semelhantes foram feitos nas Unidades Vizinhanças, Superquadras e Entrequadras da Asa Norte. As edificações do Comércio Local contam com índice de ocupação maior, com quatro andares, forma quadrada, galeria em todo o

perímetro da edificação e isoladas, umas das outras, por uma área não edificável, livre de ocupações. As imagens estão nas Figuras 8 e 9.

Figura 8 – Isolamento nos Comércios Locais da Asa Norte



Calçadas dos Comércios Locais Norte

Foto: RBelo

A polêmica criada pelos Comércios Locais da Asa Sul, referente ao acesso às lojas pelo lado voltado para a via motorizada, foi enviada ao Urbanista Lucio Costa, que devolveu como alternativa uma proposta com blocos quadrados, por não apresentar frente e fundos, mas uma alternativa com quatro frentes.

Se por um lado a nova proposta resolveu os questionamentos sobre frente e fundos dos lotes, a criação de uma área sem destinação específica entre os blocos, promoveu um isolamento, uma descontinuidade dos espaços de circulação de pedestre entre os blocos, ficando mais segregados do que os da Asa Sul. Com essa descontinuidade ficou extremado o desnível topográfico entre as calçada públicas e as galerias dos blocos comerciais, acessados por escadas ou rampas. Esse desnível foi criado pelo afloramento da laje, para atender as exigências de iluminação e ventilação do subsolo.

As quatro frentes dos blocos impediram, certamente, as ocupações degradadas de fundos como verificada na Asa Sul, mas foram favoráveis para outras formas de ocupação de áreas públicas nos espaços entre os blocos, com escadarias ou rampas de acessos às lojas do subsolo, ou como contiguidade de estares de restaurantes, bares ou jardins. Estas ocupações, especificamente, tiveram a anuência do órgão gestor.

A Figura 9 mostra imagens das Superquadras Norte, afetos ao cotidiano dos moradores, como circulação dos motorizados e pedestres, estacionamentos e pilotis.

Figura 9 – Diferentes espaços nas Superquadras Norte



Circulação de Pedestres.

Foto: RBelo.



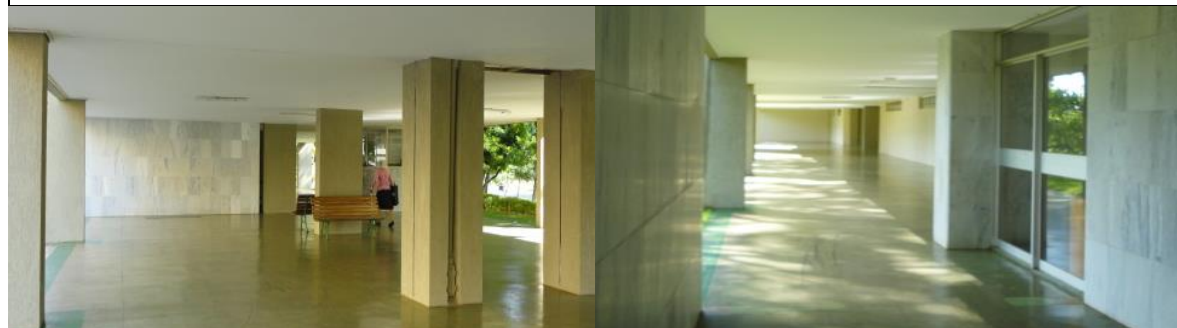
Circulação de motorizados.

Foto: RBelo



Estacionamentos.

Foto: RBelo



Pilotis

Foto: RBelo

A grande totalidade das Entrequadras Institucionais está vazia, tanto na parte norte como sul da cidade, Ver Figura 10, acontecendo algumas quadras esportivas,

uma Escola Parque, Centro Cultural, Templo etc, de acordo com o especificado na proposta original, sem considerar a Unidade Vizinhança modelo, 107/307-108/308, que foi construída para a inauguração de Brasília.

10- Entrequadra não ocupada.



Foto: Google

Foram identificadas algumas áreas decadentes, estagnadas nas fachadas voltadas para a Superquadras e nas passagens de pedestres nos comércios da Asa Sul. São espaços desqualificados, com fachadas cegas, sem aberturas ou servindo como entrada de fundos, algumas delas servindo de abrigo para moradores de rua. (Ver Figura 8)

Figura 8 – Isolamento e estagnação nos Comércios Locais da Asa Sul

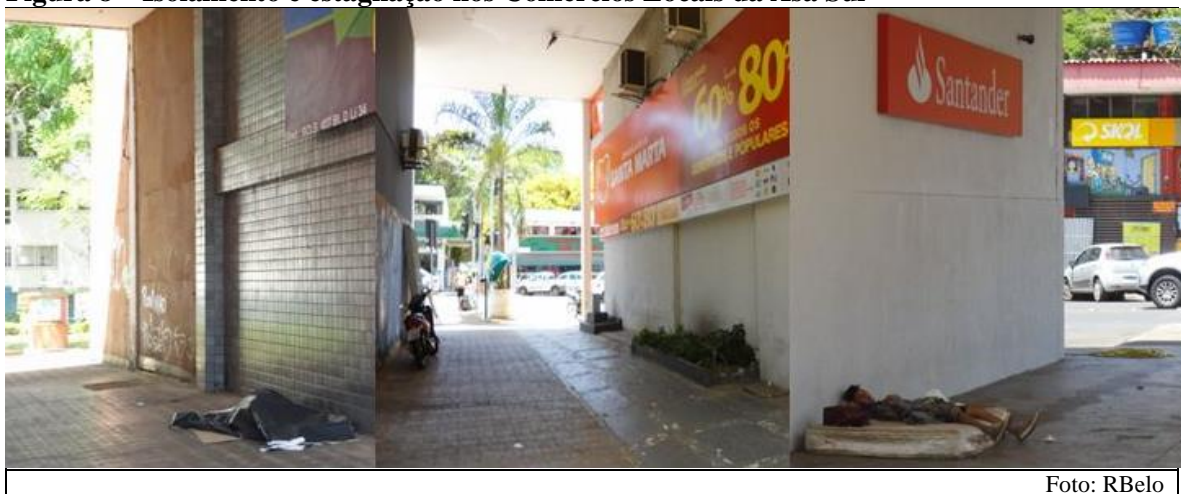
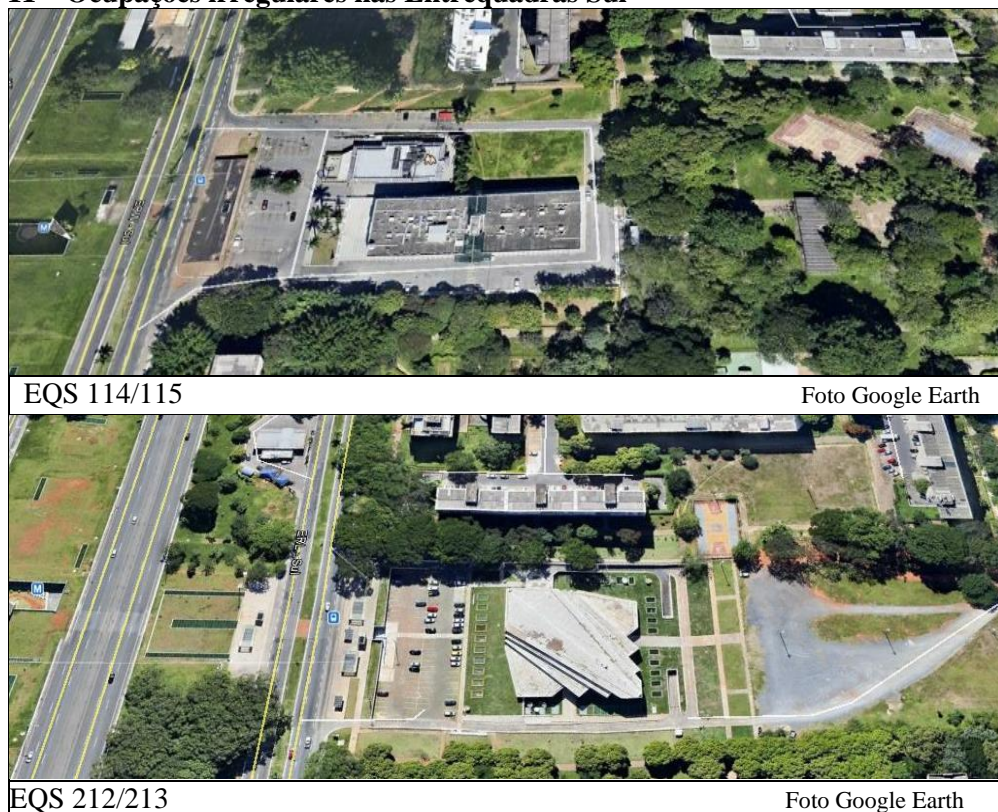


Foto: RBelo

Esta pesquisa identificou atividades comerciais na EQS 114/115, em desacordo com a setorização de usos, e um templo na EQS 212/213. Ainda que templo seja uma atividade permitida na setorização de usos da Unidade de Vizinhança, a ocupação foi feita em um lote com aceso para ERL-Sul, e não para a L-1, que seria uma via interna no atendimento às Superquadras. Em complemento, constata-se uma ocupação majorada,

desmedida e com um grande estacionamento frontal, indicando ser uma atividade planejada para atividades que extrapolam o atendimento da escala local. (Ver Figura 11).

Figura 11 – Ocupações irregulares nas Entrequadras Sul



A carência de estacionamentos, devido a grande oferta de atividades que extrapolam a escala local, frequentemente promove estacionamentos irregulares, normalmente nas cabeceiras dos Comércios Locais. É uma pratica tolerada com pavimentação em brita, mas em alguns casos verifica-se o uso de pavimento asfáltico ou cimentados, caracterizando uma concessão de uso. (Ver Figura 11).

Figura 11 – Ocupações irregulares nas Entrequadras Sul



Avaliações, Reflexões a título de Conclusão.

Aliado à inexistência de leis de ordenamento territorial, o Tombamento transformou o Plano Piloto em um “*mito intocável*”, com crenças de congelamento e submetido a várias interpretações subsequentes de diferentes gestões urbanas, dos Governadores Distritais e dos órgãos Gestores do Tombamento Federal.

Como consequência deste pensar, temos a falta de espaços comunitários qualificados como praças, avenidas de atividades ou até mesmo festas populares, que pudesse promover a cultura, e a interação entre as pessoas que para aqui vieram, e os que aqui nasceram. Predominam obras rodoviárias de interesse político-empresarial.

A comunidade, a parte que deveria estar mais interessada na qualificação de áreas públicas para convivência não se manifesta sobre o assunto, ficando em um processo de alienação participativa. A este respeito, a sedução do consumo vem transformando as pessoas que estão mais interessadas em aspirações de ascensão de classe do que propriamente uma oposição aos desníveis sociais. Nesse processo, as pessoas vêm passando de uma condição de consumista para outra de consumidas pelos ditames impostos pela sociedade de consumo.

Como isso se processa? Em suas críticas aos analistas desde sua formação até o modo de conduzir o tratamento, Jacques Lacan identificou uma forma sutil e refinada de saber, que inclui, no caso da análise individual, o não saber, caracterizado pelas dificuldades da formação da subjetividade no sujeito, a partir das três dimensões da realidade humana, o Simbólico, o Imaginário e o Real, (LACAN, 2005), não tinham uma sequência exitosa, mantendo o paciente dependente das orientações do analista em um processo indefinido, sem perspectiva de cura ou finalização. A esse processo Lacan denominou a *douta ignorância*, pinçada das pulsões, ou como ele próprio denominou, as três paixões humanas: *amor, ódio e ignorância*. (BELO FERREIRA, 2012)

Trazendo esta reflexão para o presente trabalho, em uma associação de conhecimentos, temos uma *douta ignorância* contribuindo para a manutenção das práticas autoritárias de governar, mais precisamente na formação de uma mentalidade rebanho generalizada no sujeito. Isso sucede quando lhes é imposta uma sobreposição do real com seu imaginário, interditando novas associações com seus semelhantes – que poderia acontecer nos espaços públicos qualificados - e possibilitaria alterar o imaginário de sua condição atual. A negação desse processo mantém o sujeito em uma condição sequencial

única, uma vez que o real sempre vai resistir e interditar toda e qualquer nova associação simbólica, pela ausência de convívio comunitário. O sujeito se isola em si mesmo e, não exercitando seu imaginário com seus semelhantes, fica adaptado para todos os ditames do estamento do consumo capitalista. É o império do real sobre o imaginário, prejudicando a necessária crítica, herdeira da simbolização independente. (LACAN, 2005), Trata-se de um processo doutrinário que remonta a várias gerações, podendo ter início já no conteúdo programático das escolas, passando pelo discurso da autoridade constituída, manipulações religiosas e, nos tempos atuais, pela comunicação de massa. O resultado desse processo é a selagem da subjetividade, o paradoxo contemporâneo da solidão das pessoas, mesmo convivendo com multidões dentro do urbano. (BELO FERREIRA, 2012)

A *douta ignorância* também pode ser verificada no âmbito dos profissionais que atuam no urbano, quando são perpetuados procedimentos projectuais ou especificação de obras públicas, embora se tenha conhecimentos de outros mais adequados, mas se continua com a adoção dos antigos, para que as realizações não percam a continuidade do que sempre se acostumou a aceitar, justificando a manutenção de postos, prioridade de obras e outros de interesse empresarial. Aqui se insere a implantação de praças, mobiliário urbano, tipo de pavimentação viária, materiais de construção etc, e ainda os discursos das autoridades constituídas e dos profissionais da política com suas promessas em campanhas eletivas.

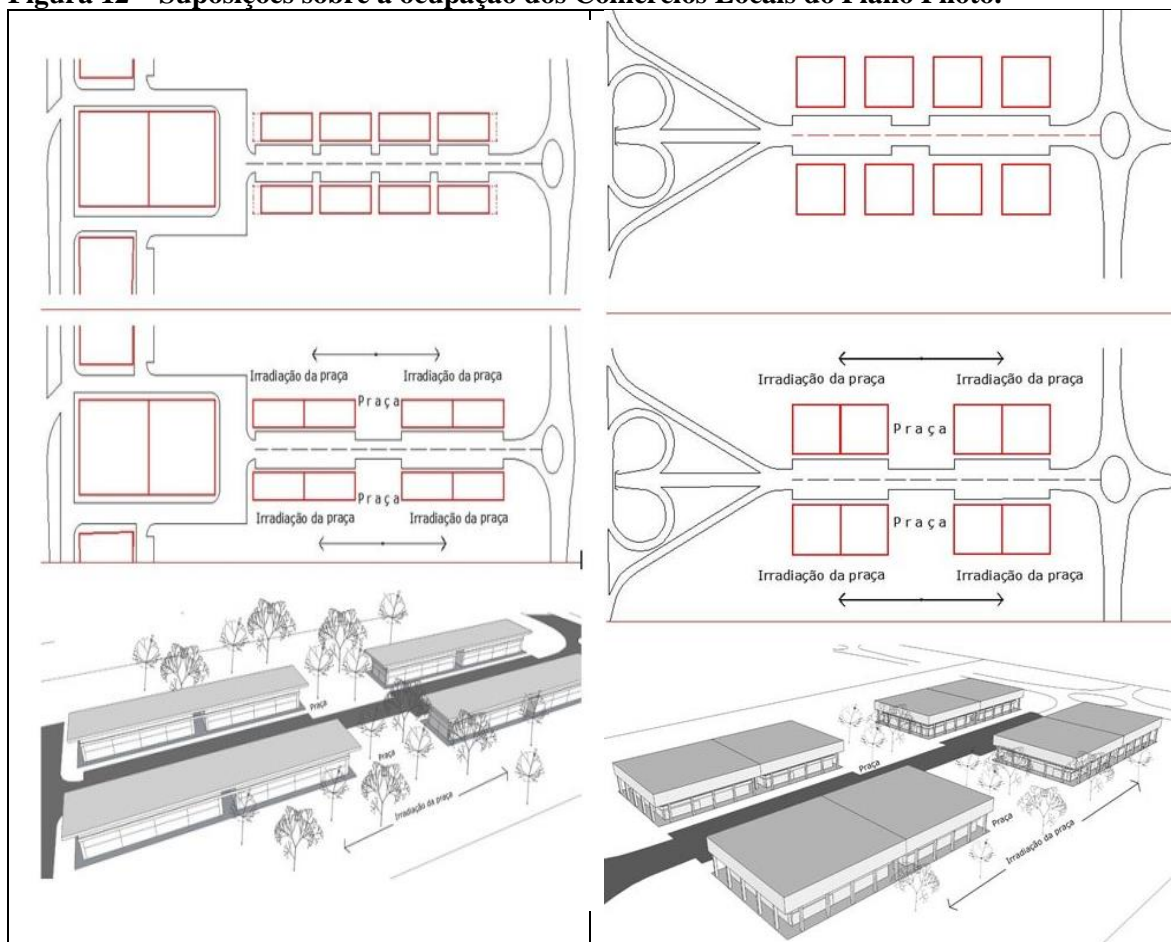
Circular é uma ação pulsional determinada pelo desejo, necessidade ou interesse de se estar e um ou outro lugar, em função da natureza e localização das atividades desenvolvidas pelas pessoas no cotidiano das cidades. A circulação de pedestres, ou sua permanência em lugares qualificados, determina a existência de vida urbana e, em uma situação oposta, a ausência de circulação ou permanência de pedestre em logradouros públicos, caracteriza uma estagnação, ou a morte da vida urbana nestes espaços, como defendido neste trabalho.

Considerando esses princípios, e numa tentativa de melhor demonstrar a tese desse trabalho, foram feitas algumas simulações com os Comércio Locais do Plano Piloto de Brasília, para de alguma maneira contribuir por meio de reflexões, com a concepção de propostas para futuras a ocupação das Entrequadras Institucionais.

Os Comércio Locais norte e sul contam com três espaços de circulação entre os blocos, ligando a Superquadra com a via motorizada. Considerando uma

simulação onde esses espaços fossem somados no meio dos blocos e transformados em uma pequena praça teríamos, potencialmente, a possibilidade para que a energia da praça se irradiasse na parte de trás, ao longo dos blocos, considerando um projeto paisagístico que contemplasse tal possibilidade. A ocupação atrás dos blocos já acontece em muitos blocos na Asa Sul e, no caso da Asa Norte iria qualificar as lojas voltadas para a Superquadra, hoje a fachada menos valorizada. (Ver Figura 12).

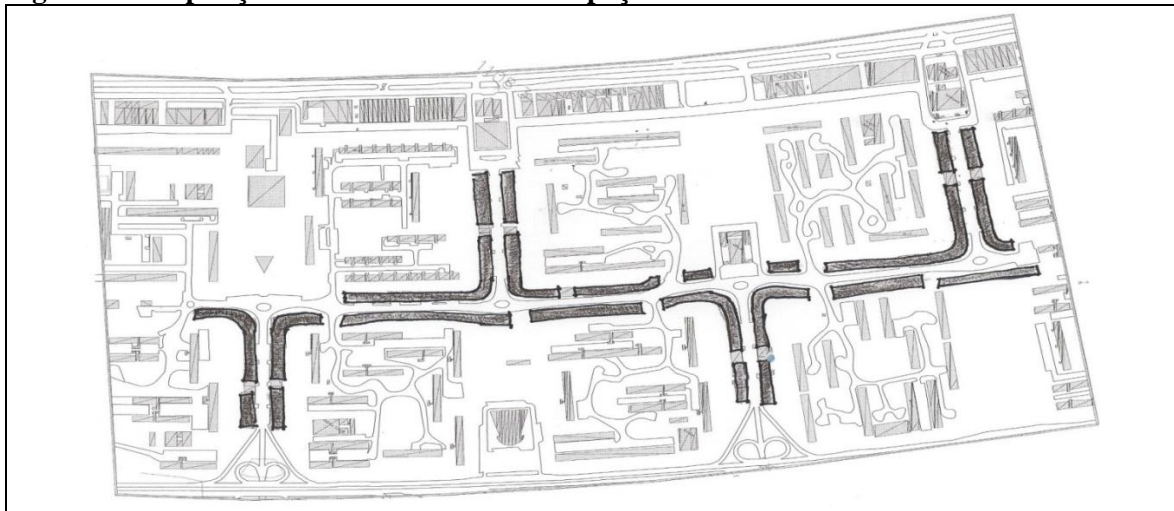
Figura 12 – Suposições sobre a ocupação dos Comércios Locais do Plano Piloto.



Com esta configuração poderiam ter sido evitadas as ocupações de áreas públicas, que desencadeou todo o processo de alterações dos Comércios Locais. Estes espaços estariam estrategicamente ocupados com atividades comunitárias, em um processo sequenciado de vigilância pública. A criação da praça abriria possibilidades para os espaços de convivência, o exercício das relações do imaginário e o fortalecimento do sujeito, pois as relações interpessoais aproximariam as pessoas e o desenvolvimento assertivo das relações afetivas comunitárias, o fator primordial para a autossuperação dos entraves do sujeito. Contudo, o mais importante, um espaço potencialmente favorável, qualificado para o convívio, as relações interpessoais e o abandono da solidão.

Considerando outra simulação, agora extrapolando a concepção da praça, com a continuidade da ocupação do Comércio Local, partindo do Eixo Rodoviário no sentido da W-3 ou L-2, entremeados de outras pequenas praças, teríamos uma majoração dos espaços de convivência, com a oferta de atividades de lazer e consumo. (Ver Figura13)

Figura 13 - Suposições da continuidade da ocupação nos Comércios Locais do Plano Piloto.



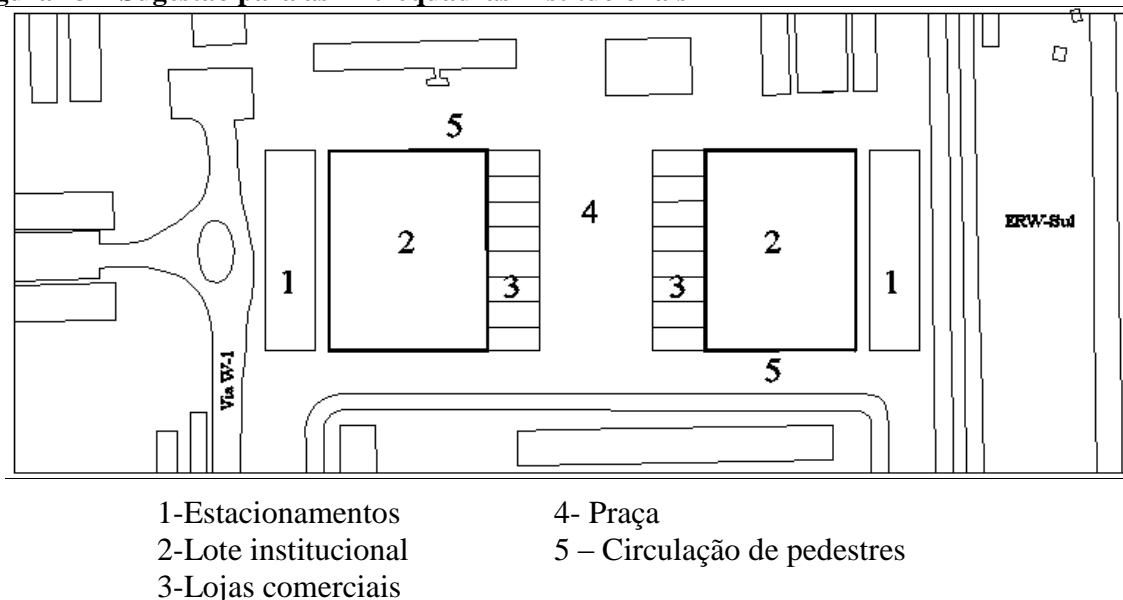
Essa configuração possibilitaria uma série de elementos favoráveis ao convívio comunitário e o fortalecimento do sujeito, com a continuidade da circulação de pedestres, diferentes ambientes de convívio com a variedade de praças, e inúmeras especialidades comerciais. Objetivamente atenderiam a dez Superquadras, potencializando encontros eventuais, não marcados e as possibilidades de se exercitar o flunar, característica da escala metropolitana de cidades tradicionais, ou o simples prazer de vagar, circular a esmo pelo prazer de estar entre as pessoas.

Estas duas simulações fortalece a idéia pretendemos apresentada para as Entrequadras Institucionais, considerando todos os elementos não favoráveis que ora apresenta os Comércios Locais com a ausência de espaços para o convívio comunitário, ou a frequência para compras pontuais – o consumidor estaciona o carro, compro o que se necessita e outra vez embarca no automóvel. Ou, quando muito, senta em um restaurante, come e outra vez volta para o carro.

A sugestão apresentada para as Entrequadras Institucionais considera os tipos mórficos usualmente utilizados no Plano Piloto de Brasília, com pequenos detalhes alterações com o objetivo de coibir a ocupação de áreas públicas, impor limite aos autos e por apresentar espaços de convívio comunitários. Esta sugestão poderá ser melhorada, com

acréscimos de outros elementos formais, sem perder os atrativos de um espaço favorável ao convívio comunitário. (Ver Figura 13)

Figura 13 – Sugestão para as Entrequadras Institucionais



A proposta consta dos seguintes elementos:

1. Estacionamentos – apenas dois voltados para as duas vias, limitados a duas alas com circulação central, para o desincentivo das modalidades motorizadas.
2. Dois lotes destinados a atividades institucionais.
3. Lojas destinadas ao comercial de pequeno porte, para contribuir com a efetiva ocupação da praça, com a permissão de mesas de restaurantes, cafés e lanchonetes.
4. Praça com projeto paisagístico relacionado com as atividades institucionais
5. Circulação de pedestres livre, em obstáculos ou barreiras.

As Entrequadras Institucionais se revestem de importância porque podem abrigar espaços para a produção e o desenvolvimento da cultura, elemento fundamental para o exercício do imaginário, simbolizações e o fortalecimento do sujeito na formatação de sua subjetividade. Implicam na formação da cidadania, os respeito aos direitos sociais, culturais, econômicos e políticos, que traduzem a própria Democracia.

Entendemos que a constituição destes espaços para o convívio comunitário, é a oportunidade última, e única, dada as condicionantes do Tombamento, para se reverter a solidão e a falta de vida urbana nas Unidades de Vizinhanças, e encontrar uma dimensão de sociabilidade para o Plano Piloto de Brasília.

Os espaços existem, faltam apenas serem qualificados.

Notas

1. Subjetividade - É o interior, a parte mais íntima de uma pessoa com a qual ela se relaciona como o mundo social. Esta parte íntima está composta de sentimentos, emoções e pensamentos.

O processo de construção da subjetividade tem início sempre no simbólico, onde estão armazenados todos os registros das experiências vividas pelo sujeito. A cada novo registro, captado pelo imaginário, é avaliado e se houver harmonia vai ser inscrito no simbólico e servir na formatação de desejos, sonhos e planos para o futuro. Quando não é simbolizado, o registro vai para o real, passando a ser um sintoma dominante, uma neurose que fica sempre perturbando e tirando a liberdade de ação do sujeito. Dependendo da intensidade e continuidade esse sintoma pode evoluir para transtornos mais complexos.

2. Imaginário - é o campo onde se inscrevem as imagens, fantasias, crenças e ilusões, as impressões, conceitos e os preconceitos, mas principalmente os registros da relação com a imagem das pessoas, das formas e dos espaços.
3. Simbólico é o campo da linguagem, dos símbolos. No simbólico se inscreve os desejos humanos, os sonhos, as realizações pessoais e profissionais, as investigações, descobertas, criações, motivações além de amar e compartilhar.
4. Real - segundo a psicanálise lacaniana, não é o mesmo que realidade, pois para existir a realidade precisaria da junção dos três registros. O real não precisa dos outros dois registros para existir, pois o real é o campo do absoluto, do que não se pode nomear, que não se inscreve, mas apenas sentido, e por isso não pode ser simbolizado, ou seja, descrito com palavras. Aqui estão as neuroses e os sintomas.
5. Sujeito – é o eu mais profundo, a parte subjetiva, o inconsciente que não se revela com facilidade, o agente do simbólico.

Bibliografia

1. ADORNO, Theodor W. *Funcionalismo Hoje*. Tradução de Silke Kapp para: “Funktionalismus heute”. In: Theodor Adorno. *Ohne Leitbild - Parva Aesthetica*. Frankfurt /M: Suhrkamp, 1967, pg. 8. Em 16/11/2015
<http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/babel/textos/adorno-funcionalismo.pdf>.
- BARCELLOS, V. P. Q. *Unidade de Vizinhança: Notas sobre sua Origem, Desenvolvimento e Introdução no Brasil*. Cadernos Eletrônicos da Pós, Brasília - DF, p. 01-28, 2001.
2. BARONE, Ana Claudia Castilho. *Team 10: arquitetura como crítica*. São Paulo: Annablume: FAPESP, 2002.
3. BENÉVOLO, Leonardo. *As origens da urbanística moderna*. Lisboa: Presença, 1994
4. BELO FERREIRA, Ronald. *O Urbanismo de Exceção*. Apontamentos para uma Metodologia do Urbano. Brasília: Tese de Doutorado UnB, 2012.
5. COSTA, Lucio. Brasília, cidade que inventei. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: GDF, 1991, pg 34. Em 12/12/2015.
http://brasiliapoetica.blog.br/site/media/relatorio_plano_piloto_de_brasilia_web2.pdf
6. ESKINAZI, Mara Oliveira. – 2014. A reciprocidade da influência: a ideia de unidade habitacional e unidade de vizinhança na cidade moderna do segundo pós-guerra.

- http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/ST/ST-CDR-013-4_ESKINAZI.pdf. Em 18/11/2015
7. FELICIANO, Ana Marta. *A redescoberta cultural da “Cidade Organísmica” proposta pelo “Team X”*. Lisboa: Faculdade de Arquitetura. Universidade de Lisboa, 2009.
 8. GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.
 9. GEORGANO, G. N. *Vintage Cars 1886 to 1930*. Sweden: AB Nordbo, 2010. In Wikipédia: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Autom%C3%B3vel>. Em 16/11/2015
 10. JACQUES, Paola Berenstein. Organização. *Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade/Internacional Situacionista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.
 11. JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
 12. LACAN, Jacques. *Nomes-do-Pai. O Simbólico, o Imaginário e o Real*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. Ed. 2005
 13. LE CORBUSIER. *Planejamento urbano*. São Paulo. Editora Perspectiva. 197
 14. LEITE, Carlos. *Cidades sustentáveis, cidades inteligentes. Desenvolvimento sustentável num planeta urbano*. Bookman Companhia Ed. Porto Alegre. 2012.
 15. LISPECTOR, Clarisse. *Brasília: cinco dias. In A legião estrangeira*. Rio de Janeiro: Editora do Autor, 1964. Pg. 162-167.
 16. RICOEUR, Paul. *Percurso do reconhecimento*. São Paulo Loyola. 2006